

Слід зазначити, що другий та четвертий індекс у формулі (4) мають бути у ступені мінус одиниця.

Результати дослідження. Підсумовуючи викладене вище, доходимо до висновку, що використання нецінового та логістичного підходу як факторів підвищення конкурентоспроможності передбачає, що рішення, прийняті відносно закупівлі, транспортування та зберігання продукції мають розглядатися також з боку їх впливу на формування витрат і прибутку підприємства.

Висновок. Пропонований підхід забезпечить більш точну оцінку рівня конкурентоспроможності вітчизняної продукції за допомогою обліку витрат, пов'язаних з рухом товарів. Робота в цьому напрямку є перспективною, особливо для продукції, що реалізується на зовнішньому ринку.

Список літератури: 1. *Фатхутдинов Р. А.* Управление конкурентоспособностью организации: Практикум / Р. А. Фатхутдинов. – М.: Маркет ДС, 2008. – 208 с. 2. *Святненко В. Ю.* Промисловий маркетинг / В. Ю. Святненко. – К.: МАУП, 2001. – 264 с. 3. *Сікетіна Н. Г.* Удосконалення методики оцінки конкурентоспроможності продукції / Н. Г. Сікетіна // Вісник НТУ «ХПІ» Серія «Технічний прогрес і ефективність виробництва» – 2008. – № 18. – С. 79–86. 4. *Чекалина Э. П.* Создание логистических систем на отечественных предприятиях – источник новых конкурентных преимуществ / Э. П. Чекалина, Н. Г. Сикетина // Вестник НТУ «ХПИ» – 2004. – № 27. – С. 119–122.

Подано до редакції 25.02.2011

УДК 658.001

С.И. ВИХЛЯЕВА, к.э.н., проф., НТУ «ХПИ», Харьков
ЛИ ЧАО, аспирант НТУ «ХПИ», Харьков

ИНВЕСТИЦИОННЫЙ ПОТЕНЦИАЛ ПРЕДПРИЯТИЙ АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЯ В КНР КАК ОБЪЕКТ ИССЛЕДОВАНИЯ

В даній статті обґрунтовано актуальність досліджень в галузі інвестиційного потенціалу підприємств. Проаналізовано специфіку автомобільної промисловості Китаю. Сформульовані умови подальших перспектив розвитку в автомобілебудівній галузі з урахуванням напрямів підвищення ефективності використання інвестиційного потенціалу.

This article presents actuality of researches in the investment potential area at the enterprises. The specific of China's motor industry is analysed. The conditions of the motor industry further prospects are enunciated by taking into account directions to efficiency increase of the investment potential.

Ключевые слова: инвестиционный потенциал, предприятия автомобилестроения, экономическое развитие, инвестиции

Введение. Нарращивание производственных инвестиционных ресурсов в предпринимательском секторе при благоприятном инвестиционном климате и рыночной конъюнктуре создает реальные возможности качественного экономического роста. Вместе с тем, формирование и использование инвестиционного потенциала как основы развития реального сектора экономики Китая, требует дальнейших исследований и научных обоснований.

В связи с этим возрастает значение системы факторов и источников экономического развития на инвестиционно-инновационной основе, прежде всего, для внутреннего китайского рынка, что должно способствовать повышению конкурентоспособности промышленных предприятий и национальной экономики в целом. В этом аспекте важны целевые усилия предпринимателей и поддержка государства по формированию инвестиционного потенциала, механизмов его эффективной реализации.

Вместе с тем, проблемам формирования ресурсного инвестиционного потенциала развития предприятий автомобилестроения в Китае, в настоящее время необходимо уделять большее внимание, прежде всего, в аспекте их системности. Это и определяет актуальность темы данной статьи.

Постановка задачи. Целью исследования является научное обоснование особенностей формирования инвестиционного потенциала и механизма его эффективного использования на автомобильных предприятиях Китая.

Методология. Практическое и теоретическое значение для дальнейшего становления автомобильной промышленности имеют научные положения, подходы, отраженные в трудах китайских и зарубежных ученых. Особое значение представляют теоретико-методологические работы Вэй Цзябао, Ван Цей, Ван Тай, Ван Пин, Ван Лолинь, Дэн Сяопин, Юань Фан, Лю Ли, Лини Су, Ли Цзинвэн, Чэн Чжэтин, Цао Куйфу, Цзи Ин, Хуау Хуэя, а также ученых Абалкина Л.И., Кравцовой В.И., Соловьева В.А., Райзберга Б. А. и других.

В большинстве научных исследований, посвященных рассматриваемой проблематике, остается недостаточно разработанной теоретико-методологическая база вопросов, связанных с использованием международного опыта в развитии инвестиционного потенциала предприятий автомобильной промышленности, организацией производства автомобилей иностранными компаниями внутри страны.

Результаты исследования. Таким образом, наличие задач эффективного использования инвестиционного потенциала обуславливает необходимость системного изучения, обобщения и критического переосмысления сложившейся практики инвестиционной деятельности автомобильных предприятий. При постоянном внимании к росту научно-технического потенциала уровень национальных инноваций в Китае является сдерживающим фактором повышения фактической конкурентоспособности страны и отрицательно воздействует на

прочность конкурентных позиций китайской экономики в стратегической перспективе.

Большое внимание в стране уделяется политике открытости экономики как важнейшего условия использования зарубежного технологического опыта. Особенно важно это решение было для отраслей, являющихся локомотивом развития всей экономики. К их числу относится автомобилестроение, которое является основой развития НТП. Привлечение наукоемких технологий позволило Китаю увеличить объемы производства автомобилей и занять первые позиции в мировом автомобилестроении. Если в 2000г. Китай по объему производства занимал 11-ое место среди мировых держав, то в настоящее время он является третьей в мире страной-производителем автомашин.

Автомобилестроение в Китае переживает бурный производственный подъем. В период 2000-2010 г. производство автомобилей и запчастей ежегодно увеличивалось в среднем на 16%, а легковых автомобилей – на 25%, что значительно превышает динамику ВВП и выводит автомобильную промышленность в число передовых отраслей китайской экономики наряду с текстильной отраслью, химией и металлургией. В 2010 г. КНР заняла место в тройке мировых лидеров после Японии и США, обогнав Германию и увеличив свою долю в мировом производстве до 12%.

Наиболее весомым показателем упрочения конкурентных позиций китайского автомобилестроения является резкое увеличение доли экспортируемых автомобилей в общем объеме их производства с 3% в 2003 г. до 30% в 2010 г. Это свидетельствует об успешном выходе национальных производителей на мировой рынок, например, крупнейшая китайская автомобилестроительная корпорация Great Wall экспортирует половину выпускаемых автомобилей.

Одной из особенностей китайского автомобилестроения является большая роль в нем иностранного капитала. Более 70% продукции производится совместными предприятиями с участием крупнейших автомобильных корпораций Германии, США, Франции, Италии, Японии и Республики Корея. Присутствие зарубежных инвесторов составляет конкуренцию национальным производителям, однако одновременно выступает положительным фактором развития китайской автомобильной отрасли, создавая необходимые условия для передачи современных технологий.

Среди факторов, сдерживающих развитие отрасли, следует назвать недостаточность собственного инновационно-инвестиционного потенциала китайских компаний, использование в производстве достаточно большой доли иностранных компонентов, а также широко распространенная имитация известных зарубежных моделей.

С целью повышения качества машин отечественного производства в автомобилестроении КНР проводится технологические преобразование

производственной базы как на основе использования зарубежных технологий, так внедрения международных стандартов качества. Важнейшим направлением повышения технического уровня производства является создание крупных интегрированных автомобильных предприятий, которые в дальнейшем будут преобразованы в гигантские автоконцерны, производящие по 5 млн. автомобилей каждый.

Генеральный секретарь китайского научного общества Фу Юю на форуме «Китайского автомобилестроения» отметил, что: «По предварительным подсчетам в последний период «Первой пятилетки» Китай станет мировым лидером производства автомобилей, а в 2012 году станет первой в мире страной по масштабам потребления автомобилей, и по масштабам их производства также выйдет на первое место в мире».

Автомобильная промышленность стимулирует развитие более чем 100 отраслей промышленности страны (металлургия, машиностроение, резиновая, обработка цветных металлов, производство тканей, текстиля и др.). Также автомобилестроение способствует строительству дорог, развитию сферы услуг, страхования, автосервиса и др.

Как показало исследование, для реализации «окна возможностей» существуют три варианта развития национального автомобилестроения.

Первый, связан с уходом государства практически из всех сфер экономической деятельности в автомобилестроении, ее открытием внешнему миру. Этот сценарий, по нашему мнению, может привести к существенному экономическому росту производства автомобилей. Но в этом случае национальные предприятия не смогут конкурировать с зарубежными производителями на равных условиях. Это обуславливается отсутствием достаточного опыта у предприятий по самостоятельному ведению дел.

Второй вариант - расширение прямого участия государства в регулировании деятельности отрасли, что приведет к ограничению предпринимательской активности. Государство и предприятия в этом случае станут заложниками неэффективных методов управления.

Третий сценарий, основанный на высвобождении частной инициативы и усилении роли государства только в обеспечении благоприятных условий для хозяйствования. Третий вариант развития автомобилестроения является наиболее оптимальным, так как он позволяет создать эффективную связь между бизнесом и государством.

В тоже время работа в условиях тесного взаимодействия со многими странами вызывает целый ряд проблем. Они касаются, в первую очередь, характера развития национального автомобилестроения. Позитивное развитие этого направления предполагает необходимость рассмотрения методологических аспектов такого взаимодействия.

Вывод. Аналізуючи досвід розвитку національного автомобілебудування Китаю і передових країн, полагам, що основні тенденції в розвитку інвестиційного потенціалу підприємств галузі будуть мати місце, якщо:

- автомобілебудування чекає нова хвиля науково-технічних, економічних і соціальних перетворень;
- відбудеться збільшення виробництва і попиту на автомобілі, що використовують альтернативні види палива.

Все це в свою чергу потребує:

- раціоналізації структури виробництва автомобільної продукції;
- підвищення конкурентоспособності автомобільної продукції і галузі;
- посилення процесів інтеграції підприємств
- подальше посилення процесу розробки власних марок автомобілів на основі існуючих моделей, а саме «модель FAW», «модель Chery», «модель Changan».

Список літератури: 1. Хуан Хуай. Розвиток автомобілебудування КНР // Вопросы економічних наук. - М: Видавництво «Компанія Супутник +», 2009. №1(34).С.79-80. 2. Глобалізація структури конкуренції і відповідні стратегії автомобілебудування Гуанчжоу Жипао. 14.01.2011 3. Державний рад по дослідженню розвитку «Доклад о розвитку автомобільної промисловості Китаю» (2010) Суспільно-наукове літературне видавництво, березень 2011, стор222-235.

Подано до редакції 01.03.2011

УДК 338.24

М.А. ШУМ, к.е.н., доц., ХІФ УДУФМТ, Харків

ДЕЯКІ НАПРЯМИ РОЗВИТКУ АВІАПРОМА УКРАЇНИ В СУЧАСНИХ УМОВАХ

У роботі розглядаються деякі напрями розвитку, кризові явища в конкретній галузі з метою надання економічного зростання галузі, ряду суміжних галузей, економіці в цілому.

Some directions of development, crisis phenomena in specific branch are considered in this work for the purpose of addition of economic growth field, row of related branch and economics in whole.

Ключові слова: економічний потенціал, економічне зростання, криза, інновації, інвестиції.

Вступ Проблеми соціально-економічного розвитку України знаходяться в центрі уваги як вітчизняної науки, так зарубіжних фахівців.